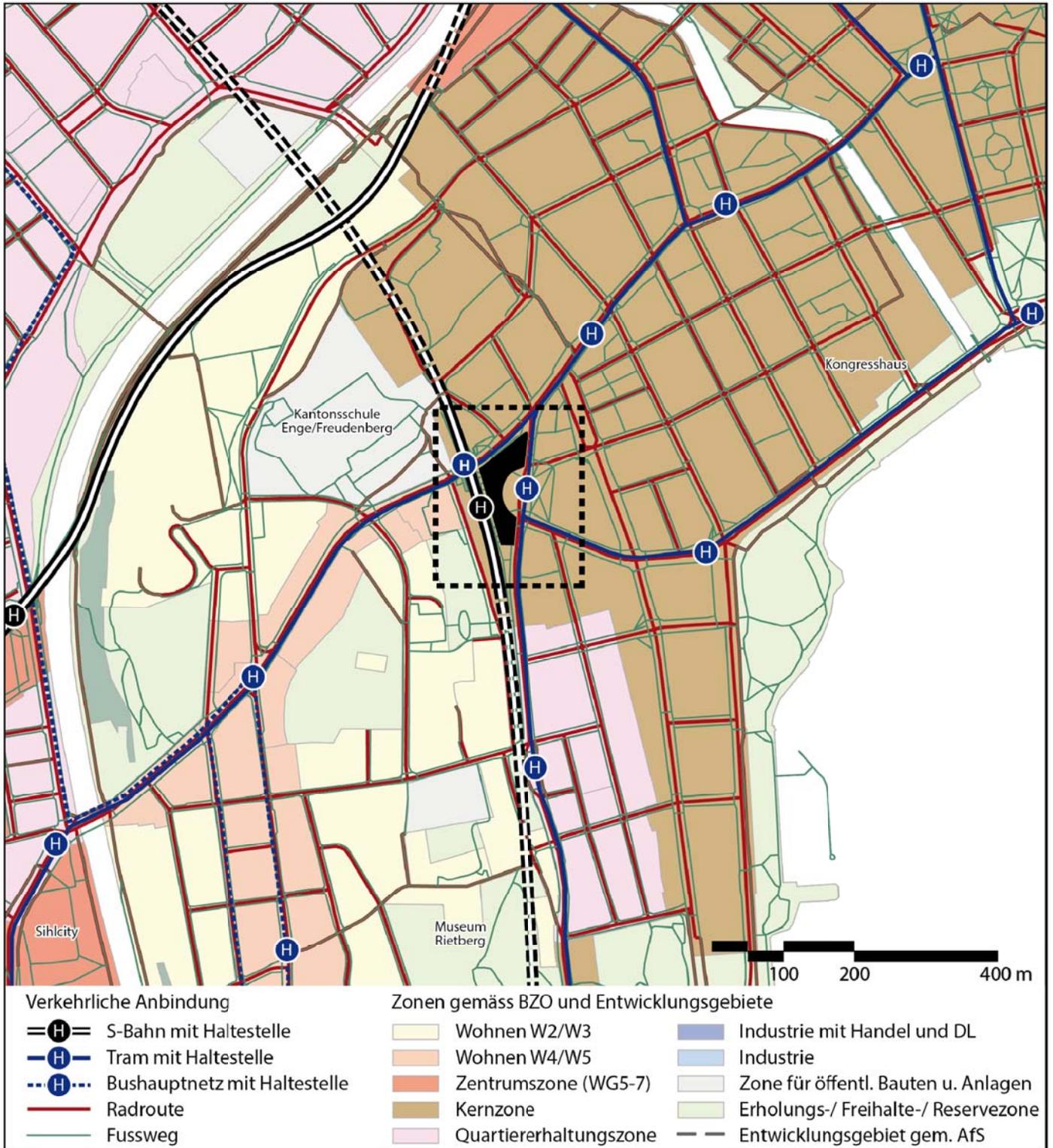


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnstationen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.



## Objektblatt - Bahnhof Enge

Der Bahnhof liegt an der Grenze zur westlichen Innenstadt. Sein Umfeld ist geprägt durch Arbeitsplätze und die Kantonsschule Enge. Er übernimmt zudem eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Quartier. Der Bahnhof ist insbesondere wichtig für Reisende vom linken Zürichseeufer, die auf die VBZ-Linien in Richtung Innenstadt und Sihlcity/Brunau umsteigen.

# Analyse

## Defizite im Zustand 2012

Das Bahnhofsumfeld ist stark mit motorisiertem Individualverkehr belastet. Dies erschwert teilweise die Zugänglichkeit.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausgänge auf Bahnhofsvorfahrt ❶:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› Strassenquerung zu VBZ – Haltestellen und Tessinerplatz unübersichtlich, eng</li> <li>› Hoher Nutzungsdruck (Taxi, Parkplätze, Velo- und Fussverkehr)</li> </ul> </li> <li>- Haltestelle Bederstrasse ❷, ❸:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› kein direkter Zugang von der Haltestelle stadtauswärts auf Perron 2</li> <li>› Strassenquerung durch MIV und ÖV – Rückstau erschwert</li> </ul> </li> <li>- Behindertengerechter Zugang zum Perron 2 nur mit Lift ab Bederbrücke</li> <li>- Zugang Süd ❹: Perron 2 aus Süden nicht direkt erreichbar</li> </ul>
Ausreichende Platzverhältnisse	- Haltestelle Tessinerplatz ❺: Enge Platzverhältnisse auf den Perrons
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personenunterführung Süd ❻: dunkel und eng</li> <li>- Zugang Post ❼: unübersichtlich</li> <li>- Tessinerplatz: 7 Unfälle mit Verletzten (2007 und 2011)</li> </ul>
Einfache Orientierung	- Tramhaltestellen: richtige Haltekante schwierig auffindbar, fehlende Wegweisung
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bederbrücke ❷: Radweg führt durch Haltestellenbereich</li> <li>- Seestrasse : Zufahrt ohne Velomassnahmen</li> <li>- Abstellanlage Süd ❽: Zugang über Treppe mit schmaler Stossrampe, Ausfahrt über Trottoir / Randstein</li> </ul>
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhofsvorfahrt ❾:               <ul style="list-style-type: none"> <li>› stark ausgelastete Abstellanlagen</li> <li>› kein Witterungsschutz</li> <li>› Weg- und Zufahrt über stark belastete Seestrasse</li> </ul> </li> <li>- Bederbrücke ❺: stark ausgelastete Abstellanlage</li> </ul>
Einfache Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstellanlage Süd ❽: Fehlende Signalisierung</li> <li>- Abstellanlage Nord ❻: schlecht auffindbar</li> </ul>

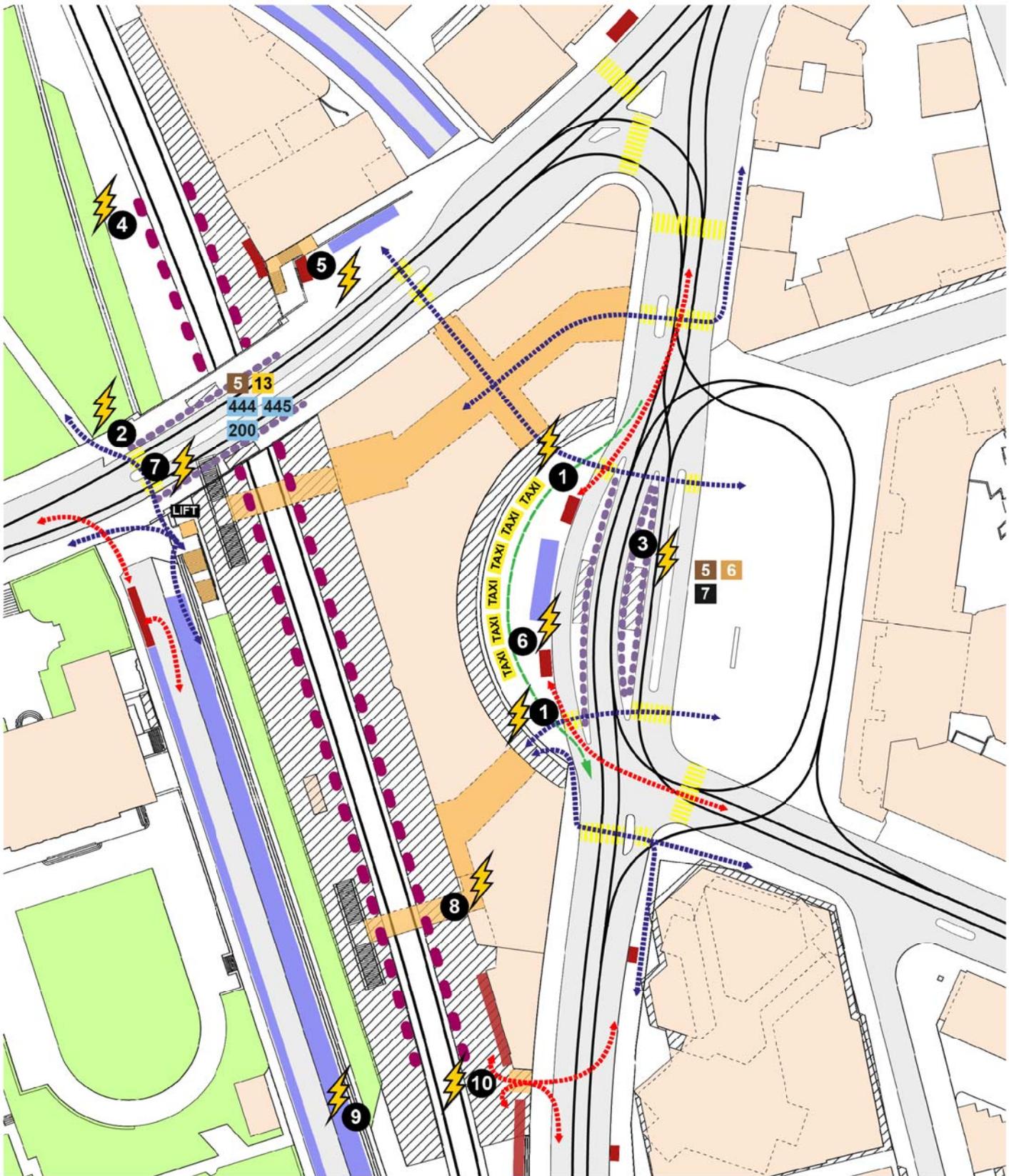
## Illustrierte Beispiele von Defiziten



Defizit ❶: Verkehrsorientierte Ausgänge bei Bahnhofsvorfahrt



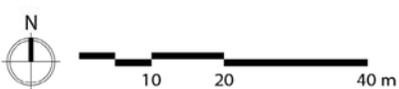
Defizit ❷: Velos werden durch die ÖV-Haltestelle auf der Bederbrücke geführt.



- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

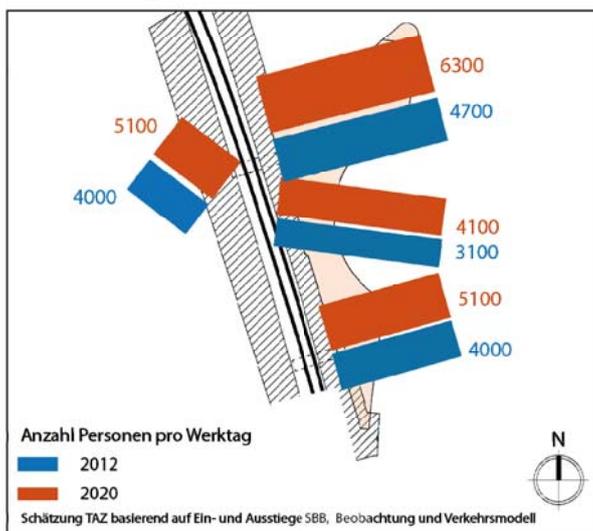
- Parkplätze
- Wichtige Zugangswege für Fussgänger
- Wichtige Zugangswege für Velofahrer
- 10 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr.

- Veloabstellplätze
- |  |      |
|--|------|
| abschliessbar  | n.v. |
| gedeckt  | 87   |
| offen  | 88   |
| <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;">TAXI</span> Taxistandplätze | 4    |

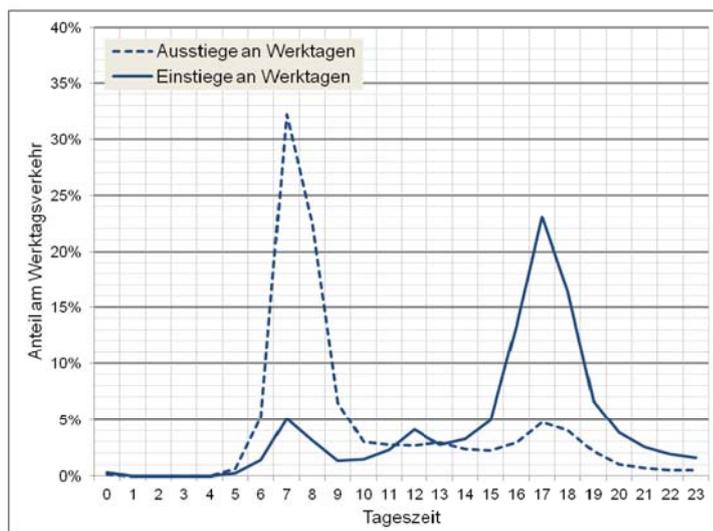


KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2012	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	Halt der IR-Züge Luzern – Zürich in Hauptverkehrszeiten	Halt der IR-Züge Luzern – Zürich in Hauptverkehrszeiten
	S-Bahn	S 2, S 8, (S21), S24	S2, S8, S24
	Städtischer ÖV	Tram 5, 6, 7, 13	Tram 5, 6, 7, 13, <b>zusätzl. HVZ Linie</b>
		Bus: - → 57 Abfahrten	Bus: - → <b>72 Abfahrten</b>
Regionalbus	200, 444, 445	200, 444, 445	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	16 000	Modell SBB 2009 – 2020: + 31% 2009 – 2030: + 49%
	VBZ	30 000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2011		8000	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 23%

## Verteilung Personenströme SBB



## Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Die Personenströme konzentrieren sich heute und künftig in Richtung Tessinerplatz.

## Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs sind keine grösseren Entwicklungen bekannt. Das künftige ÖV – Angebot bleibt im ähnlichen Rahmen.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN			
BEREICH	BIS 2015	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	-	-	Sanierung Bederbrücke
ÖV-Angebot	Zusätzliche Tramlinie Haltestelle Bederbrücke	-	-
Siedlungsentwicklung	-	-	-
Stadtentwicklung	Generell: Im Bahnhofsumfeld wird keine Siedlungsentwicklung angestrebt. Die Siedlungsstruktur soll bewahrt werden.		

# Massnahmen

## Handlungsbedarf

Die Nutzung des Bahnhofs Enge erfährt in den nächsten Jahren ein mittleres Wachstum. Die Kapazitätsengpässe bei den Tram- und Bushaltestellen werden sich verschärfen. Neben der Verbesserung bei den Haltestellen besteht am Bahnhof Enge folgender Handlungsbedarf:

- › Platzverhältnisse und konfliktarme Zugänglichkeit der Bus- und Tramhaltestellen
- › Kapazität der Veloabstellplätze erhöhen
- › Orientierung verbessern (Umsteigewege und Veloabstellplätze)

## Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Verbreiterung und Neugestaltung der Bederbrücke	②	Aufenthalt auf Bus-/ Tramhaltestelle Bederbrücke wird angenehmer, Radwegführung wird verbessert, Zugang ab Post aufgewertet
Einführung Tempo 30 auf See- und Bederstrasse		Erleichterung der Querung der Seestrasse für den Fussverkehr, Verbesserung der Koexistenz

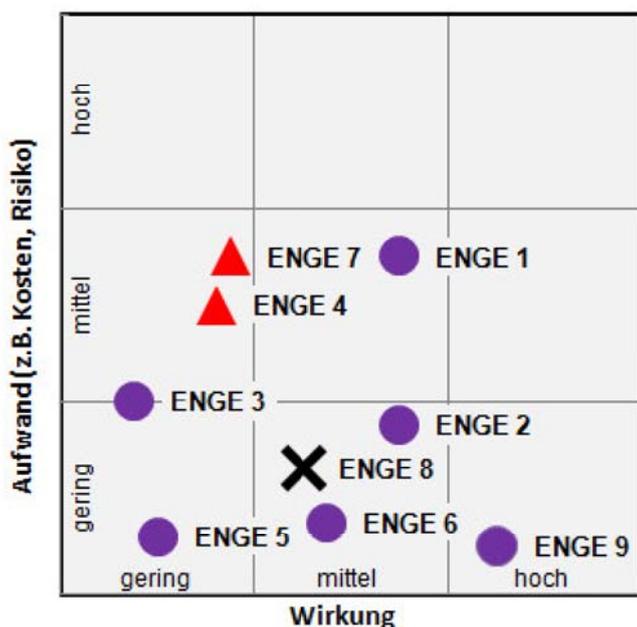
MASSNAHMENIDEEN MOTION			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
ENGE 1	Bahnhofvorfahrt: Begegnungszone, neue Veloabstellplätze	①, ⑥	Wirkung: Mehr Platz für Fussverkehr, weniger Konflikte, attraktivere Veloabstellplätze
			Aufwand: Vorplatz mit hohem Nutzungsdruck, knappe Platzverhältnisse, Lage im Bereich des Historischen Kompromisses
ENGE 2	Begleitmassnahmen bei Einführung Tempo 30 auf Seestrasse	③	Wirkung: Verkehrssicherheit wird erhöht, Trennwirkung wird reduziert
			Aufwand: Umsetzung des Konzepts Koexistenz, Beruhigung einer kommunal klassierten Strasse
ENGE 3	Neuer Bahnhofzugang Grütlstrasse	⑨	Wirkung: kürzere Zugangswege für Fuss- und Veloverkehr
			Aufwand: Machbarkeitsstudie notwendig, wenig Interessenkonflikte
ENGE 4	Bederbrücke: Neue Treppe auf Nordseite	④, ⑦	Wirkung: direkter Zugang zum / vom Perron 2, Entlastung der Querung Bederstrasse (Fussverkehr), weniger Konflikte
			Aufwand: Machbarkeitsstudie notwendig, wenig Interessenkonflikte
ENGE 5	Veloabstellanlage Süd: Verbesserter Zugang und zusätzliche Veloabstellplätze auf Trottoir zwischen Bäumen	⑩	Wirkung: Verbesserte Zugänglichkeit für Veloverkehr, mehr Veloabstellplätze
			Aufwand: Nur geringe bauliche Anpassungen
ENGE 6	Dynamische Tramanzeige ab Perron	①	Wirkung: einfachere Orientierung, kürzere Umsteigewege
			Geringer Aufwand
ENGE 7	Neue Lifte bei Unterführung	⑦	Wirkung: kürzere Umstiege für Personen mit eingeschränkter Mobilität
			Aufwand: baulich anspruchsvolle Anpassungen
ENGE 8	Ausbau der Veloabstellanlage Nord	⑤	Wirkung: Attraktivitätssteigerung
			Aufwand: Doppelstöckige Anlage relativ einfach realisierbar
ENGE 9	Standortübersicht für VAP	①, ⑤, ⑩	Wirkung: verbesserte Orientierung und bessere Auffindbarkeit der Veloabstellplätze
			Geringer Aufwand

BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN MOTION)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
ENGE 1	Bahnhofvorfahrt: Begegnungszone, neue Veloabstellplätze							
ENGE 2	Seestrasse: Begleitmassnahmen Tempo 30							
ENGE 3	Neuer Bahnhofzugang Grütlistrasse							
ENGE 4	Bederbrücke: Neue Treppe auf Nordseite							
ENGE 5	Veloabstellanlage Süd: Verbesserter Zugang und zusätzliche Veloabstellplätze							
ENGE 6	Dynamische Tramanzeige ab Perron							
ENGE 7	Neue Lifte bei Unterführung							
ENGE 8	Ausbau der Veloabstellanlage Nord							
ENGE 9	Standortübersicht für Veloabstellplätze							

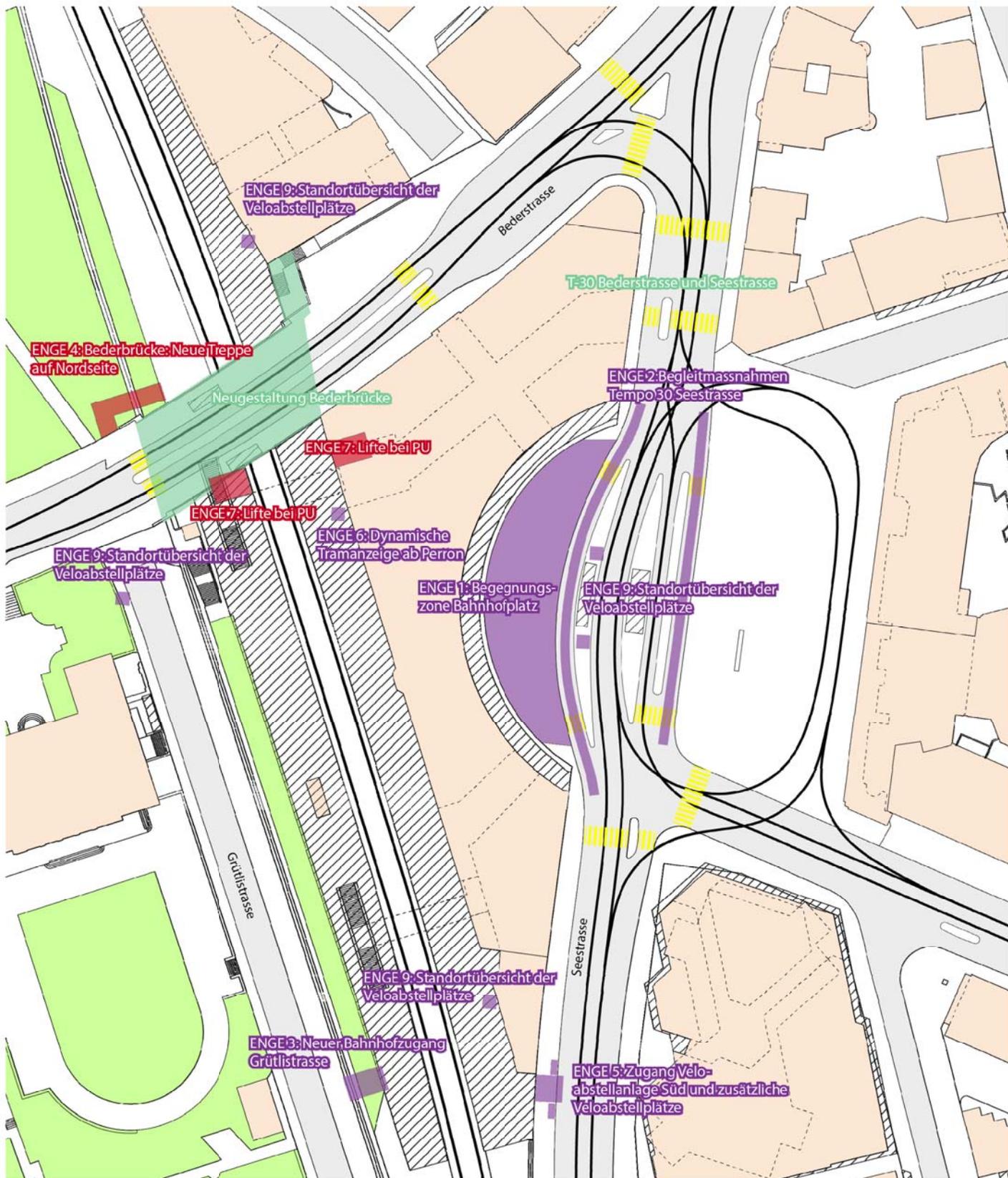
Erläuterung der Bewertungskategorien:

VERÄNDERUNG GEGENÜBER DEM REFERENZZUSTAND (2015)				
Deutlich schlechter	Schlechter	Unverändert	Besser	Deutlich besser

### Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen Motion)



- Motionsmassnahme
- ▲ Mittel- oder langfristige Massnahme
- ✕ Massnahme verworfen, im Rahmen der Motion nicht weiterverfolgt

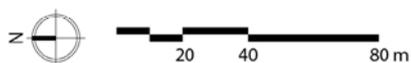


**Referenzsituation**

- Veränderung gegenüber Zustand 2012
- Neue Haltekante Tram/Bus

**Weitere Projekte / Massnahmenideen**

- Massnahme bereits in Planung**
- Motionsmassnahme**
- Mittel- oder langfristige Massnahme**



## Massnahmenkonzept

Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **Massnahmen bereits in Planung:** Diese Massnahmen sind, unabhängig von der Motion, bereits in Planung. Sie beinhalten zum Beispiel laufende Vorstudien.
- **Motionsmassnahmen:** Massnahmen, die von der Motion ausgelöst wurden und in einem ersten Umsetzungsschritt bis Ende 2015 umgesetzt werden sollen.
- **Mittel- oder langfristige Massnahmen:** Aufwändige Massnahmen, die teilweise durch die Motion ausgelöst wurden. Sie sollen in den Aktionsplan «Stadtverkehr 2025» einfließen und mittel- oder langfristig umgesetzt werden.

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
-	Verbreiterung und Neugestaltung Bederbrücke	1 000 000	-	Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr auf Bederstrasse
-	Einführung Tempo 30 auf See- und Bederstrasse	offen	-	Verbesserte Querung für Zufussgehende und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
ENGE 9	Standortübersicht für Veloabstellplätze	5000	sehr hoch	Verbesserte Verteilung und Auslastung der verschiedenen Veloabstellplätze.
ENGE 2	Seestrasse: Begleitmassnahmen Tempo 30	65 000	hoch	Verbesserte Fusswege zwischen Bahnhof und Tramhaltestellen. Reduktion der MIV-Dominanz vor Bahnhof
ENGE 5	Veloabstellanlage Süd: Verbesserter Zugang und zusätzliche Veloabstellplätze	20 000	hoch	Verbesserung des südlichen Zugangs für Velos kostengünstig umsetzbar. Zusätzliche Veloabstellplätze auf Trottoir zwischen Bäumen.
ENGE 6	Dynamische Tramanzeige ab Perron	10 000	hoch	Verbesserung des Fussweges SBB – VBZ für Fahrtrichtung HB. Entlastung des Hauptzugangs.
ENGE 1	Bahnhofvorfahrt: Begegnungszone, neue Veloabstellplätze	95 000	mittel	Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr, Risiko aufgrund des Abbaus von Parkplätzen im Historischen Kompromiss
ENGE 3	Neuer Bahnhofzugang Grütlistrasse	80 000	mittel	Neuer Zugang ab Grütlistrasse, Entlastung bestehender Zugänge
ENGE 4	Bederbrücke: Neue Treppe auf Nordseite	200 000	gering	Ungünstiges Kosten-Nutzen Verhältnis, Massnahme wird im Rahmen der Vorstudie Bederbrücke geprüft.
ENGE 7	Neue Lifte bei Unterführung	500 000	gering	Schwierige Platzverhältnisse, Massnahme dadurch baulich sehr aufwändig, bedingt Machbarkeitsstudie

NICHT WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
ENGE 8	Ausbau Veloabstellanlage Nord	offen	sehr gering	Liegt im Perimeter des Projekts Bederbrücke